

@ - biuletyn ZIT SOM

nr 3 / grudzień 2017

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



STOWARZYSZENIE SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) to organizacja bazująca na solidarnej współpracy samorządów i koordynująca prace zmierzające do stworzenia silnego ośrodka metropolitalnego. Wspólne prace polegają m.in.: na przygotowaniu koncepcji zarządzania Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym, strategii rozwoju, zintegrowanych planów, wprowadzeniu uregulowań legislacyjnych, lobbingu i innych działaniach eksponujących atrakcyjność inwestycyjną, gospodarczą i kulturową obszaru.

SSOM działa od września 2009 r. i jest kontynuacją działalności SSWR (Samorządowe Stowarzyszenie Współpracy Regionalnej powołane dnia 15 kwietnia 2005 r.). U podstaw powołania Stowarzyszenia w 2005 roku legło przeświadczenie, że obecny jednolity model gminy nie stwarza wystarczających możliwości rozwoju i realizacji ponadgminnych projektów infrastrukturalnych, których celem jest trwały i zrównoważony rozwój całego regionu, zwiększenie jego międzynarodowej roli oraz poprawa jakości życia wszystkich jego mieszkańców.

Członkami założycielami są: Województwo Zachodniopomorskie, Gmina Miasto Szczecin, Gmina Dobra, Gmina Goleniów, Gmina Gryfino, Gmina Kobylanka, Gmina Kołbaskowo, Gmina Police, Gmina Stare Czarowo. W kolejnych latach do Stowarzyszenia dołączyły: Miasto Stargard Szczeciński, Gmina Stargard Szczeciński, Gmina Nowe Warpno, Starostwo Powiatowe w Policach, Gmina Stepnica, Miasto Świnoujście.

SPIS TREŚCI

1. Kolej Metropolitalna	s. 3-4	5. Autobusy dla Polic	s. 9-10
2. Spotkanie walne SSOM	s. 4-6	6. Termomodernizacja	s. 10-11
3. Centrum Goleniów	s. 6-7	7. Testowanie szczecińskiego autobusu	s. 11-12
4. Centrum Stargard	s. 7-8		



Kolej metropolitalna – marzenie, które staje się faktem!

To wielkopomny moment dla Szczecina, ale i dla województwa zachodniopomorskiego oraz obszaru metropolitalnego. Coś, co jeszcze niedawno było tylko planem rozrysowanym na papierze już niebawem ma szansę stać się rzeczywistością. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w imieniu Gminy Szczecin wybuduje 26 z 40 węzłów przesiadkowych, które będą służyć jako przystanki w ramach kolei. Powstanie bardzo nowoczesna infrastruktura, która może stać się elementem zupełnie nowego, komunikacyjnego krwioobiegu Szczecina i okolicznych miejscowości. W podpisaniu umowy wzięli udział Dyrektor Biura SSOM Roman Walaszkowski oraz Prezydent Szczecina Piotr Krzystek.



Celem projektu jest utworzenie sprawnego systemu transportu realizującego połączenia pasażerskie na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Na inwestycję czekają mieszkańcy, którzy będą mogli płynniej poruszać się po mieście i okolicach, ale i przedsiębiorcy oraz osoby dojeżdżające do pracy Goleniowskiego Parku Przemysłowego czy do stref ekonomicznych zlokalizowanych na przedmieściach. Zakres inwestycji jest imponujący, ale Gmina Miasto Szczecin, Województwo Zachodniopomorskie oraz Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego odważnie sięga po unijne pieniądze by poprawić komfort życia i przemieszczania się mieszkańcom naszego regionu. 13 grudnia Prezydent Piotr Krzystek udzielił pełnomocnictwa SSOM-owi na budowę 26 węzłów przesiadkowych na terenie Szczecina. SSOM będzie inwestorem zastępczym w imieniu Gminy Miasto Szczecin: - Z całą pew-

nością komunikacja jest tym co integruje obszar metropolitalny i pozwala bezpiecznie i sprawnie poruszać się między gminami. Przemieszczamy się do pracy, do szkoły, by załatwiać rozmaite życiowe sprawy. Chcemy sprawić, by komunikacja była przyjazna, a jednocześnie zrównoważona i niskoemisyjna. Od paru lat pracujemy nad projektem kolei metropolitalnej. Chcemy włączyć kolei do transportu miejskiego i uczynić z niej oś komunikacyjną, która będzie wspierać transport autobusowy i tramwajowy. W większych aglomeracjach takich jak

Warszawa czy Trójmiasto doskonale się to sprawdza. Mamy rozbudowaną infrastrukturę kolejową, która może funkcjonować i być elementem wykorzystanym do budowania sprawnej komunikacji od Polic, przez Szczecin, do Gryfina, a nawet jeszcze dalej – mówił Piotr Krzystek, Prezydent Szczecina. Prezydent Piotr Krzystek przyznał, że inwestycja jest skomplikowana, a jej powodzenie zależy od wielu czynników. Udało się jednak wypracować porozumienie między gminami, które będą beneficjentami projektu. Istotna jest także współpraca z PKP oraz Urzędem Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego. Mowa o realizacji jednego z największych zadań w historii naszego regionu.

Inwestor zastępczy – Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego jest gotowe na podjęcie tego spektakularnego wyzwania. Każdy węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie

Szczecina będzie mieć kilka stałych elementów. Mowa o miejscach parkingowych, przystankach komunikacji miejskiej, parkingach dla rowerów i innej infrastrukturze ułatwiającej życie mieszkańcom. W sumie powstanie 630 miejsc parkingowych dla rowerów oraz prawie 1900 dla samochodów: - Będziemy integrować transport publiczny na terenie całego obszaru metropolitalnego. Będzie można, posiadając jeden bilet, przemieszczać się po Szczecinie i gminach z którymi zawarliśmy porozumienie. Chcemy żeby organizacja transportu publicznego była w rękach jednego wspólnego podmiotu. Od 2011 roku pracujemy nad tym projektem i obecnie oczekujemy na decyzje o dofinansowaniu tego projektu, pewne prace przygotowawcze już trwają tak byśmy zdążyli z całością inwestycji do połowy 2022 roku – dodaje Roman Walaszkowski, dyrektor biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Podczas konferencji prasowej Prezydent Piotr Krzystek żartował, że nie będziemy wsiadać do pociągu byle jakiego – jest to prawda. Wkład własny Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego w tę inwestycję to właśnie zakup

nowoczesnego taboru, który będzie również obsługiwać pasażerów kolei metropolitalnej. Będą to nowoczesne, sprawne, klimatyzowane pociągi, które uzupełnią obecną komunikację w mieście i będą stanowić doskonałe połączenie w ramach całej metropolii szczecińskiej. – W Szczecinie będzie można wysiąść z pociągu nie tylko na dworcu Głównym, ale również m.in. na Niebuszewie, Turzynie czy Pogodnie na kierunku do Polic. Wszystkich zalet tej inicjatywy nie sposób wymienić – dodaje Prezydent Piotr Krzystek. Do Polic w 37 min, do Goleniowa w 38, do Gryfina w 24, a do Stargardu w 40 - takie mają być czasy przejazdu Szczecińską Koleją Metropolitalną. Pozostaje nam tylko czekać na rozpoczęcie tej istotnej inwestycji.



Członkowie SSOM	Liczba mieszkańców
Gmina Miasto Szczecin	408 411
Gmina Miasto Stargard	69 474
Gmina Police	41 953
Miasto Świnoujście	41 445
Gmina Goleniów	35 564
Gmina Gryfino	32 198
Gmina Dobra (Szczecińska)	19 096
Gmina Stargard	12 499
Gmina Kołbaskowo	11 526
Gmina i Miasto Stepnica	4 882
Gmina Kobylanka	4 867
Gmina Stare Czarnowo	3 871
Gmina Nowe Warpno	1 678
Razem w SOM	687 467
Razem mieszkańcy w zasięgu SKM	604 966
Województwo Zachodniopomorskie (WZ)	1 719 626
% liczby ludności SOM w WZ	40,0%

Spotkanie przedświąteczne i rozmowa o rowerze

Na kilka dni przed Świętami Bożego Narodzenia odbyło się ostatnie w 2017 roku Walne Zebranie członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Poza życzeniami, podsumowaniem roku i snuciu planów na przyszłość, dużo dyskutowano na temat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz na temat Roweru Metropolitalnego, którego planowanie zacznie się już niebawem. Wiele wskazuje na to, że powstanie wielka sieć, która mocno uatrakcyjni funkcjonowanie naszego obszaru metropolitalnego pod kątem komunikacyjnym.



- Na spotkaniu podejmowaliśmy decyzje odnośnie składek członkowskich jak również przyjmowaliśmy budżet stowarzyszenia na rok 2018. Istotne były kwestie bieżące czyli opracowanie koncepcji budowy Szczecińskiego Roweru Metropolitalnego. Analiza dotyczyła koncepcji jak rower mógłby funkcjonować, nasz obszar jest rozległy więc jednego systemu spójnego nie będzie, ale może być wspólny system współpracujący – mówi Roman Walaszkowski, Dyrektor Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Rok 2017 to był czas intensywnego wdrażania mechanizmów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Podczas spotkania w którym udział wzięli Prezydent Szczecina Piotr Krzystek, ale także wójtowie, burmistrzowie i prezydenci gmin zrzeszonych w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego dyskutowano o zaawansowaniu prac inwestycji, o koncepcjach na przyszły rok oraz o tym jak ważny jest mechanizm ZIT SOM dla rozwoju poszczególnych miejscowości. Jak mówi dyrektor Roman Walaszkowski wnioski są bardzo pozytywne, ale rok 2018 będzie czasem jeszcze bardziej dynamicznego działania: - Nie osiadamy na laurach, bo tempo wdrażania chcemy nadal poprawiać. Skupiamy się będziemy na tym żeby procesy inwestycyjne

przebiegały płynniej, trzeba uzyskać wiele pozwoleń, przygotować projekty, proces inwestycyjny wymaga wielkiej pracy, a mamy bardzo ambitne założenia i plany – mówi Roman Walaszkowski. Rozmowa o Szczecińskim Rowerze Metropolitalnym okazała się bardzo inspirująca. Nie jest wykluczone, że w najbliższych latach koncepcja z planów przeniesie się na ulice gmin obszaru metropolitalnego. W Szczecinie Bike_S okazał się wielkim sukcesem i każdego roku bije kolejne rekordy frekwencji. Jak miałby wyglądać rower miejski w skali wykraczającej poza jedną gminę? Jest to innowacyjne rozwiązanie: - Koncepcja zakłada utworzenie wspólnego systemu dla całego obszaru, z tym, że w toku prac wyznaczaliśmy formacje, że każda gmina powinna mieć osobną strukturę powiązań funkcjonalnych.



Ze Szczecinem mogłaby się łączyć Gmina Dobra i Gmina Kołbaskowo z czego te połączenia rowerowe byłyby uzupełnieniem oferty komunikacji miejskiej. Gmina Stargard mogłaby blisko współpracować z Gminą Kobylanka, a Gmina Police z innymi ośrodkami zlokalizowanymi w ramach Powiatu Polickiego. Osobne jednostki, stworzyłyby więc sieć powiązań. Trudno wyobrazić sobie, że ktoś miejskim rowerem przejedzie całe województwo, ale taka nie jest także misja miejskiego roweru, który stanowi uzupełnienie komunikacji, a nie de facto element turystyczny, choć oczywiście nie jest to

także wykluczone – mówi Michał Majek, EU Consultant.

W ramach koncepcji wyodrębniono ponad 600 rowerów i do tego system szczeciński, który liczy ponad 700 pojazdów. Rower metropolitalny byłby największym tego typu pomysłem w całej Polsce. Powstałoby kilkadziesiąt nowych stacji, od jednej dla małych gmin, po 15 np. dla Świnoujścia. Kiedy powstałaby inwestycja? Nie jest to kwestia jednego czy dwóch sezonów, ale za trzy lata – jak najbardziej. Na wiosnę zapowiedziano konsultacje społeczne w tej sprawie.

Goleniów stawia na multimodalność

Dzięki pieniądзом z mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych wiosną 2018 roku powstanie nowoczesne centrum przesiadkowe w Załomiu w Gminie Goleniów. Inwestycja ma usprawnić komunikację z największym miastem w obszarze metropolitalnym czyli ze Szczecinem. Zalet jest jednak więcej – mowa przede wszystkim o korzyściach gospodarczych i rozwojowych. Gmina ma zagwarantowane 2,7 mln zł dofinansowania, a cała inwestycja pochłonie niecałe 4 miliony.

W Załomiu przy ul. Leśnej ma powstać nowoczesna pętla autobusowa z wiatami, placem manewrowym, parkingami na 60 samochodów osobowych i 18 rowerów oraz prowadząca do niej ścieżka rowerowa. Inwestycja ma usprawnić komunikację autobusową Załomia ze Szczecinem i zachęcić mieszkańców wsi do korzystania z transportu publicznego zamiast z własnych samochodów. Te będzie można

bezpłatnie zostawiać na parkingach. Multimodalność to coś, co gmina chce osiągnąć dzięki tej inwestycji: - Przymierzamy się do budowy dwóch centrów przesiadkowych. Jedno będzie w Goleniowie, a drugie w Załomiu czyli miejscowości, która leży właściwie na styku Szczecina i Goleniowa. Uznaliśmy, że to ważne miejsce, potrzebujące inwestycji, mieszkańcy Szczecina będą mogli zostawić tam

samochód i pojechać do Goleniowa obecną tam komunikacją miejską i odwrotnie mieszkańcy Goleniowa swobodnie dotrą do Szczecina za pośrednictwem komunikacji miejskiej bez konieczności jazdy swoim autem. Inwestycje finansowane są z ZITów czyli Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Po podpisaniu umów ogłosimy przetargi, wyłonieni zostaną wykonawcy i mamy nadzieję, że szybko nastąpi realizacja obu zadań -

KONCEPCJA ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO WRAZ Z WIELOFUNKCYJNYM DWORCEM KOLEJOWO-AUTOBUSOWYM W GOLENIOWIE

STUDIO.AG
SZYKUĆ & ARCHITEKCI



■■■■■

mówi Tomasz Banach, Zastępca Burmistrza Gminy Goleniów.

Busy, autobusy, kolej – jednym słowem – multimodalność. Na takie rozwiązania stawia Gmina Goleniów podczas przygotowania nowych inwestycji transportowych. Jak zapewnia Zastępca Burmistrza Tomasz Banach, celem Gminy Goleniów jest zapewnienie mieszkańcom i pasażerom bezpieczeństwa oraz komfortu podróżowania. – Obecne obiekty nie są funkcjonalne, stąd mowa o zupełnie nowych inwestycjach. Powstaną nowe perony, przejście podziemne, nowe wiaty. Wszystko na miarę obecnych potrzeb mieszkańców naszego obszaru metropolitalnego. Powstaną także punkty handlowe, miejsca parkingowe Park&Ride, parking Bike&Ride. W miejscu w którym jest dworzec będzie zupełnie nowa realizacja. Miejsce w Załomiu za to powstanie od podstaw. Nie bez znaczenia są także czynniki ekologiczne. Wiadomo bowiem, że komunikacja miejska jest wiele bardziej ekologiczna od transportu indywidualnego. – dodaje Tomasz Banach.

Burmistrz zwraca także uwagę na gospodarcze znaczenie inwestycji infrastrukturalnych. Goleniów boryka się z poważnym problemem braku pracowników dla tamtejszego parku przemysłowego. Dzięki dobrze skorelowanej komunikacji możliwe będzie dynamiczne dowożenie ich z sąsiednich miejscowości: - Rozwój Goleniowskiego Parku Przemysłowego jest bardzo dynamiczny. Borykamy się z problemami dojazdowymi czy parkingowymi. W godzinach szczytu nie można dojechać do pracy, musimy temu problemowi stawić czoła, a dzięki obu węzłom przesiadkowym będzie to możliwe. Podam przykład: jedna z firm wypłaca premie pracownikom, którzy nie przyjeżdżają własnym samochodem. Gmina Goleniów wprowadziła darmową komunikację miejską, co też jest motywacją by porzucać swoje samochody – dodaje Tomasz Banach.

Inwestycje ruszą wiosną. Zrealizowane zostaną w 2019 roku. Inwestycje są wsparte środkami z mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Stargard będzie mieć centrum przesiadkowe. Wiadomości z budowy

Dla miasta Stargard budowa wartego ponad 21 milionów złotych Centrum Przesiadkowego to jedna z najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych w historii. Dzięki wsparciu z mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego już wkrótce korzystanie z transportu publicznego w mieście będzie znacznie bardziej komfortowe. W rozmowie z Biuletynem ZIT Prezydent Stargardu Rafał Zając przyznał, że miasto stawia na multimodalność, a nowe centrum będzie przyjazne dla pieszych, rowerzystów, a także dla pasażerów komunikacji miejskiej oraz dla kierowców samochodów.



To wielkie zadanie, którego realizacja rozpoczęła się na przełomie sierpnia i września. Firma Strabag przejęła plac budowy i tak centrum przesiadkowe o którym od lat marzyło miasto Stargard zaczęło powstawać. W ramach inwestycji przebudowane zostanie skrzyżowanie ulic Szczecińskiej, 11 Listopada, Bema i Towarowej, w miejsce którego powstanie rondo stanowiące wjazd na teren centrum przesiadkowego. W pobliżu wieży ciśnień zbudowany zostanie dworzec autobusowy z 8 zadaszonymi peronami, zatoką postojową i parkingami - Park&Ride, Kiss&Ride oraz Bike&Ride. Przebudowane zostaną także chodniki, a wokół powstaną ścieżki rowerowe. To wielkie zadanie, które jest obecnie największą inwestycją infrastrukturalną realizowaną w mieście: - Centrum przesiadkowe integruje cały transport publiczny w jednym miejscu, w tym transport kolejowy. Inwestycja prowadzona jest obok dworca, a więc w najlepszym możliwym miejscu. Wszystkie środki transportu publicznego pozwalają nam dowieźć ludzi w każde dowolne miejsce gminy wybranymi przez mieszkańców środkami transportu. Nie bez znaczenia jest także fakt teraz możemy zaproponować mieszkańcom jeszcze płynniejszy dojazd do strefy przemysłowej w Stargardzie. Inwestycja ta ma więc znaczenie nie tylko dla naszego miasta, ale i dla całego obszaru metropolitalnego, a nawet dla całego województwa zachodniopomorskiego - mówi Prezydent Rafał Zająć.

Centrum przesiadkowe ma wielkie znaczenie z punktu widzenia gospodarczego rozwoju miasta, ale nie można zapominać jak ważny jest także komfort pasażerów komunikacji miejskiej. Pętla, która powstanie będzie poprawiać płynność ruchu autobusów i przemieszczania się pasażerów, w przyszłości także w kierunku kolei metropolitalnej. - Myślę, że może nastąpić przeniesienie centrum Stargardu na drugą stronę torów. Obecnie są to tereny mocno zdegradowane, które dzięki naszej in-

westycji mogą zyskać na znaczeniu. Obok Centrum powstanie infrastruktura, która sprawi, że ruch w tych okolicach będzie większy, to będzie wielki impuls ekonomiczny. Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej jest kluczowe dla powstania inwestycji. Nasze centrum przesiadkowe jest elementem szerszego planu powstania kolei metropolitalnej. Szczecińska Kolej Metropolitalna to będzie system transportowy, który zintegruje ruch na całym Pomorzu Zachodnim. Dofinansowanie w ramach ZIT dla naszej inwestycji to ponad 70% - dodaje Prezydent Rafał Zająć.

Odwiedziliśmy budowę Centrum Przesiadkowego. Jak zdradził nam Marcin Denisiuk, Inspektor Nadzoru nad robotami drogowymi oraz Inspektor koordynujący budowę Centrum prace postępują mimo pory roku: - Wykonujemy roboty przy przebudowie sieci podziemnej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, przebudowy sieci teletechnicznych i wodociągowych. Podejmowane są również budowy ziemne pod mury oporowe. Znajdujemy się na dawnych terenach kolejowych stąd istotne jest również to, że wyburzyliśmy obiekty kubaturowe - mówi nam specjalista z urzędu w Stargardzie.

-Mamy w Stargardzie wykonanych kilka miejsc gdzie zlokalizowane są miejsca postoju busów. Komunikacja miejska jest rozproszona, a centrum pozwoli zintegrować transport. Pasażerowie na pewno pozytywnie to odczują i poprawi się zarówno komfort jak i bezpieczeństwo - dodaje Marcin Denisiuk.

Centrum przesiadkowe ma być gotowe pod koniec przyszłego roku. Urząd Miasta szacuje, że będzie się przez nie przewijać ponad 20 tysięcy osób na dobę. Ma ono wraz z rondem nosić imię zmarłego w styczniu tego roku Sławomira Pajora, prezydenta Stargardu. Inwestycja jest dofinansowywana ze środków pochodzących z mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.



Police z nowoczesnymi autobusami

Gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego fundusze ze Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w dużym stopniu inwestują w poprawę komfortu pasażerów komunikacji miejskiej. Gmina Police prowadzi właśnie duże zadanie – budowę węzła przesiadkowego, ale zanim oddany zostanie on do użytku, to pasażerowie już wcześniej odczuwają, że komunikacją miejską jeździ się lepiej. Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne otrzymało pięć nowoczesnych pojazdów. To początek zmian w taborze obsługującym połączenia w obszarze naszej metropolii.

Do 2019 roku SPPK stanie się posiadaczem piętnastu autobusów niskoemisyjnych. Dziś na ulice miasta wyjechało pierwszych pięć, które będą obsługiwać pasażerów między innymi na trasie linii 107, łączącej Szczecin z Policami. Spółka uzyskała dofinansowanie w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Terytorialnego w wysokości ponad dziesięciu milionów złotych. Uroczystego przecięcia wstęgi dokonał burmistrz Polic, dyrektor SPPK Kazimierz Trzcinski oraz Roman Walaszkowski, dyrektor Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. – To jest wynik dobrej współpracy Gminy Police, Miasta Szczecin i Obszaru Metropolitalnego. Efekty są widoczne, bo autobusy są nowoczesne, komfortowe i na pewno będą dobrze służyły mieszkańcom Polic, ale nie tylko, bo wiele osób ze Szczecina także nimi jeździ. Kiedy nadarzyła się okazja skorzystania z dotacji unijnych postanowiliśmy je oczywiście wykorzystać, to są pieniądze pewne i preferencyjne, a nasze doświadczenia z Regionalnym Programem Operacyjnym są bardzo dobre i udało się dzięki temu zrealizować wiele cennych dla gminy zadań – mówi Władysław Diakun, Burmistrz Polic.

– Przez lata borykaliśmy się z problemem przestarzałego taboru, teraz jest to prawdziwy zastrzyk nowej jakości dla naszych pasażerów. To są pojazdy spełniające najwyższą normę Euro VI, zasila-

ne są olejem napędowym, są bardzo ekologiczne i zawierają urządzenie do rekuperacji energii. Będą obsługiwały wszystkie linie autobusowe, ale z racji współpracy Polic i Szczecina najczęściej spotkamy je na linii 101, 103 i 107 – dodaje Kazimierz Trzcinski, Prezes Szczecińsko-Polickiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

W najbliższych latach na ulice wielu miejscowości w naszym regionie wyjedzie ponad sześćdziesiąt nowych autobusów, które będą spełniać najwyższe normy dotyczące emisji spalin. Część z nich będzie sfinansowana ze środków unijnych, bez których nie udało by się zrealizować tak dużego przedsięwzięcia. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne są narzędziem, które jest dobrze wykorzystywane przez członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego: - Przy możliwości dofinansowania z Unii Europejskiej wszystkie samorządy, które mają swój tabor z sukcesem wymieniają pojazdy. Stare autobusy się niszczą i zakupowane są nowe. Te 5 autobusów dla Polic to pierwsza partia nowych pojazdów, kolejne będą już w przyszłym roku. W sumie SPPK w ramach ZIT zakupi 15 autobusów, a Szczecin 20. To autobusy nowej generacji z małą emisją spalin do atmosfery. W następnych latach Szczecin zakupi 5 nowych autobusów elektrycznych – mówi Roman Walaszkowski, dyrektor Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jak przypomniał dyrek-



tor Walaszkowski, dofinansowanie dla gmin może stanowić nawet 85% kosztów całkowitych inwestycji. Gminy więc chętnie korzystają ze wsparcia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i jako swoje priorytety określają właśnie wymianę autobusów, budowę węzłów przesiadkowych czy na przykład inwestycje infrastrukturalne poprawiające płynność ruchu i multimodalność gmin. – To, co robią władze samorządowe i władze spółek, zakup pojazdów w partiach, jest przyszłościowo bardzo pozytywne, bo pozwala wymieniać tabor sukcesywnie. Niektóre

gminy kupują wszystkie nowe autobusy jednocześnie i wymieniają cały tabor, a my się wtedy zastanawiamy, co oni robią za 10 lat, kiedy te autobusy zaczną odmawiać posłuszeństwa, a nie będzie już środków unijnych na tego typu inwestycje – dodaje Roman Walaszkowski.

Po uroczystościach za kierownicą jednego z nowych autobusów zasiedli wszyscy biorący udział w uroczystości goście, a niektórzy z nich mogli nawet wykonać honorowe okrążenie wokół terenu SPPK.

Kompleksowa termomodernizacja

Będzie ciepło, bardziej estetycznie i przede wszystkim będzie bardziej ekologicznie. Gminy zrzeszone w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym bardzo chętnie korzystają z pieniędzy mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na termomodernizację budynków użyteczności publicznej. Zainteresowanych jest tak wielu, że pula środków szybko się wyczerpała. Uspokajamy, w 2018 roku możliwe są kolejne dofinansowania!

Strategia zakładała dofinansowanie obiektów sportowych, oświatowych, samorządowych czy innych, gdzie pełnione są funkcje publiczne – analizując listę beneficjentów można śmiało stwierdzić, że wszystko poszło zgodnie z planem. Zaintereso-



WILLA LENTZA

wanie gmin dofinansowaniem w ramach mechanizmu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na termomodernizację było bardzo duże. Pierwotny plan zakładał dwa postępowania konkursowe w roku 2016 i 2018. Audyty energetyczne były wzorowo przygotowane i pierwsza alokacja środków została niemal całkowicie wyczerpana. W tej chwili została do rozdysponowania kwota około 2 milionów Euro i według planów Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego konkursy odbędą się jesienią przyszłego roku. Wróćmy jednak do efektów pierwszej alokacji środków. – Nasze działania wpi-

sują się w cały szereg innych działań związanych z gospodarką niskoemisyjną, z naszych planów opracowanych dla gmin i dla SOM wynika, że największy wpływ na jakość powietrza mają niestety budynki mieszkalne i obiekty użyteczności publicznej. Mechanizm ZIT SOM to jeden z elementów, który ma służyć temu by powietrze było czystsze i by oszczędzać energię. Budynki po termomodernizacji potrzebują jej mniej, a sposób wytwarzania jest zdecydowanie bardziej ekologiczny. Kiedy ruszy Zakład Unieszkodliwiania Odpadów to nasze ciepłownie miejskie w znaczny sposób zostaną odciążone – mówi Roman Walaszkowski, Dyrektor Biura Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Termomodernizacja okazała się być jednym z priorytetów dla gmin: – Nasza praca polegała na tym by tak dobrać projekty aby osiągnąć skoordynowane efekty. Dobrze przygotowane projekty mają szansę zniwelować zdiagnozowane przez nas problemy. Mowa o problemach zdefiniowanych w Strategii ZIT, ale i w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej, to był warunek konieczny by istniała możliwość dofinansowania projektów w ramach konkursu – mówi Magdalena Maik, koordynator ds. ZIT w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Jak sytuacja wygląda w Szczecinie. Największe miasto w Obszarze Metropolitalnym postawiło na termomodernizację obiektów użyteczności publicznej. Na liście znalazły się Domy Pomocy Społecznej, ale i Szkoły Podstawowe czy jednostki oświatowo-kulturalne, w tym takie obiekty, które wymagają gruntownych remontów, a nie tylko termomoderni-

zacji. Warto wspomnieć, że Gmina Miasto Szczecin była aktywnym beneficjentem programu KAWKA prowadzonego przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dzięki niemu udało się dokonać termomodernizacji w wielu kamienicach należących do Zarządu Budynków i Lokali Komunalnych czy Towarzystwa Budownictwa Społecznego. Sporządzono ponad 70 audytów energetycznych o wartości przekraczającej 80 milionów złotych, była to baza z której władze Szczecina wybierały obiekty do konkursów: - Wszystkie projekty będą realizowane zgodnie z opracowywanymi wcześniej audytami. Każdy z nich zawiera wymianę lub modernizację źródła ciepła. W niektórych projektach zmieniono węzły na pompy ciepła, natomiast pewne ograniczenia narzucał na nas Urząd Marszałkowski, przede wszystkim jeżeli chodzi o całkowitą wymianę źródła energii. Występowały w naszych projektach również wnioski o wymianę elewacji czy wymianę stolarki okiennej, nie bez znaczenia były również kwestie związane z oświetleniem – mówi Dorota Kozanecka, Zastępca Dyrektora Biura Strategii Urzędu Miasta w Szczecinie.

Nie tylko Szczecin skorzystał na możliwości dofinansowania inwestycji termomodernizacyjnych.



Większość gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przygotowało swoje projekty, chcąc dofinansować przede wszystkim budynki użyteczności publicznej. Aspekt ekologiczny jest bardzo istotny. Budynki po termomodernizacji wymagają mniejszych nakładów finansowych jeżeli mówimy o ogrzewaniu, a przy okazji generują mniej trujących substancji do atmosfery. – Jedną z najbardziej spektakularnych inwestycji poza Szczecinem jest kompleksowa termomodernizacja Ośrodka Sportu i Rekreacji w Stargardzie, to zadanie stanowi część bardzo dużego projektu rozbudowy i modernizacji ośrodków sportowych w Stargardzie. Inwestycja jest warta ponad 20 milionów złotych, dofinansowanie wynosi 4 miliony złotych. Bardzo ciekawym projektem, który jest w fazie planowania jest termomodernizacja Białej Szkoły w Policach, łącznie z pływalnią. Beneficjentem będzie Powiat Policki – mówi Magdalena Maik, koordynator ds. ZIT w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Termomodernizacja jest więc jednym z priorytetów Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. O bieżących postępach inwestycyjnych będziemy Państwa informować w kolejnych odstępach Biuletynu ZIT SOM.



Ekologicznie i ekonomicznie

Postęp technologiczny w transporcie i komunikacji każdego roku idzie na przód i przez to co raz więcej miast na świecie decyduje się na zakup ekologicznych pojazdów przeznaczonych do transportu pasażerskiego. Wiele gmin w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych inwestuje w nowoczesną komunikację miejską, np. zakup autobusów niskoemisyjnych czy budowę węzłów przesiadkowych. Podczas konferencji w Technoparku Pomerania zaprezentowano prawdziwy autobus przyszłości. Pojazd kilka dni jeździł po ulicach Szczecina.

O tym, że przyszłość komunikacji należy do pojazdów elektrycznych nie trzeba nikogo przekonywać. Największe na świecie koncerny samochodowe co roku chwalą się swoimi dokonaniem w tej dziedzinie. Również producenci autobusów miejskich wychodzą na przeciw temu zjawisku i wprowadzają do swoich ofert pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi. Z tego powodu w szczecińskim Technoparku Pomerania odbyły się ogólnopolskie warsztaty w ramach programu E-bus zatytułowane *Czy autobus elektryczny może być elementem zmiany świadomości społecznej mieszkańców polskich miast?*. Organizatorami wydarzenia było Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przy współudziale Polskiego Funduszu Rozwoju, Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej oraz Prezydenta Miasta Szczecina. Podobne wydarzenia odbyły się dotychczas w Warszawie i Zielonej Górze. – Chcieliśmy pokazać organizatorom transportu publicznego w naszym kraju faktyczne możliwości dojścia do społeczeństwa ze zmianami, które w tej chwili następują. Nie chodzi tylko o elektromobilność, ale również o przekonanie społeczeństwa do korzystania z transportu publicznego, by w ten sposób zmniejszyć w miastach ruch samochodów osobowych – informował Paweł Ogrodnik z Biura Stowarzyszenia SOM.

Podczas warsztatów dyskutowano między innymi o metodach promowania komunikacji miejskiej czy kierunkach zmian komunikacyjnych, jakie czekają mieszkańców aglomeracji szczecińskiej. – Chodzi o poprawę standardów funkcjonowania komunikacji publicznej i zwiększenie walorów ekologicznych takiego rozwiązania. Do Szczeci-

na niedługo przyjadą autobusy hybrydowe i mam nadzieję, że to wskaże nam dalszą drogę rozwoju ekologicznego – mówił Prezydent Szczecina Piotr Krzystek.

Uczestnicy warsztatów oprócz wysłuchania ciekawych prelekcji ekspertów z całego kraju mogli zweryfikować swoją wiedzę podczas zajęć praktycznych oraz skorzystać z możliwości konsultacji z przedstawicielami wielu branż z producentami pojazdów na czele. Dodatkową atrakcją była możliwość zobaczenia i przejechania się po ulicach naszego miasta w pełni elektrycznym i ekologicznym autobusie. Przykładem miejsca na świecie, gdzie testuje się całkowitą rezygnację z pojazdów spalinowych jest Minorka, druga co do wielkości wyspa Balearów. Organizatorzy warsztatów urządzili telekonferencję z przedstawicielami władz wyspy, którzy podzielili się swoimi doświadczeniami w zakresie zeroemisyjnego transportu publicznego i budowania świadomości mieszkańców. – Chcą udowodnić innym miastom, że w niedalekiej przyszłości da się zastąpić silniki spalinowe elektrycznymi. Dlatego już teraz na wyspie można spotkać skutery, samochody i właśnie autobusy o tym napędzie – informował dr hab inż. Jaromir Mysłowski z Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego.

Nasze miasto od kilku lat prężnie rozwija się w kierunku tego typu zmian. Świadczy o tym chociażby zakup dwudziestu niskoemisyjnych autobusów z silnikami Diesla czy szesnastu autobusów hybrydowych. Szczecin planuje również skorzystać ze środków europejskich na zakup pięciu pojazdów w pełni elektrycznych.



Dowiedz się więcej!

Odwiedzaj regularnie stronę Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych! Zapraszamy także do zapoznania się z filmowym rozszerzeniem tematów poruszonych w naszym E-biuletynie ZIT SOM!

Centrum Goleniów

<https://youtu.be/Yc696r3tXms>



Centrum Stargard

<https://youtu.be/7IgdI8Efyp0>



Autobusy dla Polic

<https://youtu.be/dHdIX820UuQ>



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Pomorze Zachodnie



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne

